

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開2000-118280

(P2000-118280A)

(43) 公開日 平成12年4月25日 (2000.4.25)

(51) Int.Cl.
B 60 N 2/42
A 47 C 7/38
B 60 N 2/48

識別記号

F I
B 60 N 2/42
A 47 C 7/38
B 60 N 2/48

マーク (参考)
3 B 0 8 4
3 B 0 8 7

審査請求 未請求 請求項の数 6 OL (全 8 頁)

(21) 出願番号

特願平10-291052

(71) 出願人 000002967

ダイハツ工業株式会社

大阪府池田市ダイハツ町1番1号

(22) 出願日 平成10年10月13日 (1998.10.13)

(71) 出願人 000004640

日本発条株式会社

神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地

(72) 発明者 田岡 義文

大阪府池田市桃園2丁目1番1号 ダイハツ工業株式会社内

(74) 代理人 100080827

弁理士 石原 勝

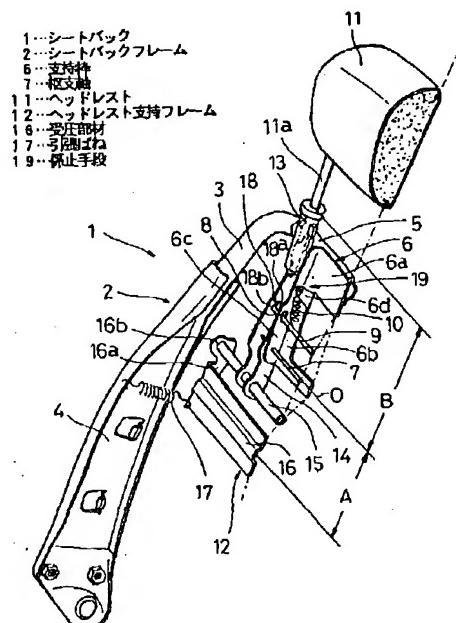
最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 自動車用シート

(57) 【要約】

【目的】 追突時の乗員の上半身の移動に伴ってヘッドレストをより大きく前方に移動させ、乗員のムチ打ち障害を効果的に防止する。

【構成】 ヘッドレスト11を装着したヘッドレスト支持フレーム12をシートバックフレーム2に前後に回動可能に取付け、ヘッドレスト支持フレーム12の下部にシートバック1の前面から加わる荷重を受ける受圧部材16を設け、ヘッドレスト支持フレーム12の回動中心Oと受圧部材16との間の距離Aよりも、回動中心Oとヘッドレスト支持フレーム12の上端との間の距離Bを大きく設定したものであり、追突時に乗員の上半身の後方移動による受圧部材16の移動量に対してヘッドレスト11はそのB/A倍よりも大きい距離前方に移動し、ヘッドレスト11の前方移動量を大きくした。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 ヘッドレストを装着したヘッドレスト支持フレームをシートバックフレームに前後に回動可能に取付け、ヘッドレスト支持フレームの下部にシートバックの前面から加わる荷重を受ける受圧部を設け、ヘッドレスト支持フレームの回動中心〇と受圧部の上下方向中心位置との間の距離Aよりも、回動中心〇とヘッドレスト支持フレームの上端との間の距離Bを大きく設定したことを特徴とする自動車用シート。

【請求項2】 追突時の乗員の上半身の後方への移動によってそれに連動してヘッドレストが前方に移動し、乗員の頭部を後方から受けるようにした自動車用シートにおいて、ヘッドレストが前方に移動した状態で後方への移動を阻止する手段を設けたことを特徴とする自動車用シート。

【請求項3】 ヘッドレストを装着したヘッドレスト支持フレームをシートバックフレームに前後に回動可能に取付け、ヘッドレスト支持フレームの下部にシートバックに前面から加わる荷重を受ける受圧部を設け、受圧部に荷重を受けてヘッドレスト支持フレームの下部が後方に向けて回動した状態で係止してその後の復帰回動を阻止する係止手段を設けたことを特徴とする自動車用シート。

【請求項4】 受圧部に所定以上の荷重が負荷されたときにヘッドレスト支持フレームが回動するようヘッドレスト支持フレームを所定の静止位置に向けて回動付勢する付勢手段を設けたことを特徴とする請求項3記載の自動車用シート。

【請求項5】 係止手段の解除操作手段をシートバックの外部に設けたことを特徴とする請求項3又は4記載の自動車用シート。

【請求項6】 ヘッドレストはそのステーをヘッドレスト支持フレームの上部に挿脱可能に装着し、ヘッドレストのステーを挿入端まで挿入することにより係止手段による係止を解除するように構成したことを特徴とする請求項5記載の自動車用シート。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明が属する技術分野】 本発明はヘッドレストを備えた自動車用シートに関するものである。

40

【0002】

【従来の技術】 自動車が追突されたときに乗員のムチ打ち障害を防止するために、自動車用シートのシートバック上方に乗員の頭部を後方から受けるヘッドレストが設けられている。しかし、ヘッドレストを固定的に設けたものでは、追突時の衝撃によるシート全体の加速と乗員の慣性によって、シートバックが後方に傾斜すると共に乗員の体が斜上後方に浮き上がるため、乗員の頭部がヘッドレストの上方にずれて頸部に大きな負荷が作用し、乗員のムチ打ち障害を確実に防止することは困難であつ

た。

【0003】 この様な問題点に対処するため、本出願人は先に実開平7-1842号公報において、図6に示すような構造のものを提案した。

【0004】 図6において、図6(a)に示すような通常状態から図6(b)に示すように追突により白抜き矢印の如く後方から衝撃を受けた際に、乗員の上半身が後方に移動する動きによりシートバックフレーム31の前方に配置された衝撃受圧フレーム32をその下部の低剛性部33で屈曲させて後方移動させ、その後方移動に伴って衝撃受圧フレーム32に連結されたヘッドレスト支持アーム34を回動支承部35を介してシートバックフレーム31の上辺部の回りに回動させ、ヘッドレスト支持アーム34の上端に設けたヘッドレスト36を前方に移動させる構造となっている。このように追突時に乗員の上半身の後方への移動によってヘッドレスト36を前方に移動させ、乗員の頭部に接近させることによりムチ打ち障害を防止している。

20

【0005】 また、図7に示すように、シートバックフレーム41の上端部に設けた軸承部42にてヘッドレスト支持フレーム43の上部を前後回動及び上下摺動可能に支持し、このヘッドレスト支持フレーム43の上端にヘッドレスト44を設けるとともにヘッドレスト支持フレーム43の下端部に衝撃受圧部45を設け、かつシートバックフレーム41に一端を枢支した上下摺動レバー46の他端をヘッドレスト支持フレーム43の下端部に枢支するとともにこの上下摺動レバー46の中間部を下方に向けて摺動付勢する付勢手段47を設けたものもその後提案されている。

30

【0006】 この構成においては、追突時の乗員の上半身の後方移動によって衝撃受圧部45が後方に向けて押圧されると、ヘッドレスト支持フレーム43の下端部が上下摺動レバー46に連結されていることによってヘッドレスト支持フレーム43の下端部は後方への移動に伴って上方に押し上げられ、ヘッドレスト44が斜め前方上方に移動し、乗員の頭部に接近することによりムチ打ち障害を防止する。

【0007】

【発明が解決しようとする課題】 しかしながら、図6のような構成では、衝撃受圧フレーム32の後方への移動量とヘッドレスト36の前方への移動量は、シートバックフレーム31上端の回動支承部35を中心とするヘッドレスト支持アーム34の上下の長さの比によって規定され、通常シートバックフレーム31の上端とヘッドレスト36との間の距離は長くないので、ヘッドレスト36の移動量はそれ程大きくなく、そのためむち打ち防止効果に限界があるという問題がある。

40 50

【0008】 また、図7に示すような構成においても、軸承部42がシートバックフレーム41の上端部に設けられているので、同様の問題がある。

【0009】また、図7に示すように、ヘッドレスト支持フレーム43の下端部を付勢手段47にて前方に常時付勢しておき、後方に向けて大きな押圧力を受けたときに後方に移動させることによりヘッドレスト44を斜め前方に移動させるようにしたものでは、一旦ヘッドレスト44にて頭部を受けた後、次の反動で乗員の上半身がシートバックから前方に移動するとヘッドレスト44は直ちに後方に復帰移動してしまい、その後乗員が反射的に頭部を後方に復帰移動させる際にヘッドレスト44が後退しているためにむち打ち傷害を発生させる恐れがある。さらに、追突事故においては、通常1回の追突衝撃だけでなく、多重追突のための複数回の追突衝撃を受ける場合や、追突によって前の障害物に衝突して上記反動と重なり、さらにその反動と乗員の反射動作とが重なる場合などがあり、そのような場合にヘッドレスト44が後退していると、よりダメージの大きいむち打ち傷害を受ける恐れがあるという問題がある。

【0010】本発明は、上記従来の問題点に鑑み、むち打ち防止効果の高い自動車用シートを提供することを目的し、特に追突時の乗員の上半身の後方移動に伴ってヘッドレストをより大きく前方に移動させることができ、またヘッドレストが前方に移動した位置でロックして多重追突や反動によるむち打ち傷害を確実に防止でき、さらにその復帰構成及び操作の簡単な自動車用シートを提供することを目的とする。

【0011】

【課題を解決するための手段】本発明の自動車用シートは、ヘッドレストを装着したヘッドレスト支持フレームをシートバックフレームに前後に回動可能に取付け、ヘッドレスト支持フレームの下部にシートバックの前面から加わる荷重を受ける受圧部を設け、ヘッドレスト支持フレームの回動中心Oと受圧部の上下方向中心位置との間の距離Aよりも、回動中心Oとヘッドレスト支持フレームの上端との間の距離Bを大きく設定したものであり、追突時に乗員の上半身の後方移動による受圧部の移動量に対してヘッドレストはそのB/A倍よりも大きい距離前方に移動し、ヘッドレストの前方移動量を大きくでき、むち打ち防止効果を確実に得ることができる。

【0012】また、本発明の自動車用シートは、追突時の乗員の上半身の後方への移動によってそれに連動してヘッドレストが前方に移動し、乗員の頭部を後方から受けるようにした自動車用シートにおいて、ヘッドレストが前方に移動した状態で後方への移動を阻止する手段を設けたものであり、追突時に頭部を受けた後ヘッドレストが復帰移動しないので、追突後の反動により前方に移動した後の再反動と乗員の反射動作により頭部が後方に移動する場合や、多重追突のための複数回の追突衝撃を受ける場合や、追突によって前の障害物に衝突して追突後の反動と重なり、その反動と乗員の反射動作とが重なる場合などでも、ヘッドレストが前方移動位置でロック

されているため、後方に大きく移動する前に頭部を受けることができてむち打ち傷害を防止できる。

【0013】また、ヘッドレストを装着したヘッドレスト支持フレームをシートバックフレームに前後に回動可能に取付け、ヘッドレスト支持フレームの下部にシートバックに前面から加わる荷重を受ける受圧部を設け、受圧部に荷重を受けてヘッドレスト支持フレームの下部が後方に向けて回動した状態で係止してその後の復帰回動を阻止する係止手段を設けると、追突時にヘッドレスト支持フレームが回動すると、そのまま係止されて復帰回動しないので、最初の追突後においてもヘッドレストにて頭部を受けることができ、上記のような後続現象により頭部が後方に大きく移動するのを防止してむち打ち傷害を防止できる。

【0014】また、受圧部に所定以上の荷重が負荷されたときにヘッドレスト支持フレームが回動するようヘッドレスト支持フレームを所定の静止位置に向けて回動付勢する付勢手段を設けると、追突後にヘッドレスト支持フレームが静止位置に自動復帰可能であるため、そのまま使用を継続することができ、かつその場合に上記係止手段は特に効果を發揮する。

【0015】また、係止手段の解除操作手段をシートバックの外部に設けると、簡単に操作して正常な使用状態に復帰することができる。

【0016】また、ヘッドレストはそのステーをヘッドレスト支持フレームの上部に挿脱可能に装着し、ヘッドレストのステーを挿入端まで挿入することにより係止手段による係止を解除するように構成すると、別の解除操作手段を設けなくても一旦ヘッドレストを挿入端まで押し込むことによって正常な使用状態に復帰することができ、部品数を増加せず、安価な構成でかつ簡単な操作にて正常な使用状態に復帰することができる。

【0017】

【発明の実施の形態】以下、本発明の自動車用シートの一実施形態について、図1、図2を参照して説明する。

【0018】図1において、1は自動車用シートのシートバックであり、シートクッション（図示せず）にリクライニング可能に取付けられている。2はシートバック1の左右両側と上側を取り囲む骨格構造を構成する全体正面形状が略倒立U字状のシートバックフレームである。シートバックフレーム2は、パイプ材をU字状に曲げた上部パイプ3と両側下部の板金製の下部枠板4を一体化して構成されており、上部パイプ3の上辺部は前面に平面部5が形成されるようにプレス成形されている。平面部5には、その両側部を残して中央部に方形棒状の支持枠6の上枠板6aが一体的に固着されている。

【0019】支持枠6の両側枠板6bの外側縁からはそれぞれ起立板6cが前方に向かって立ち上げ形成され、それらの下端部を貫通するように枢支軸7が配設されている。枢支軸7の適当距離上方の位置で両起立板6cに

上下方向の係合長孔8が形成され、係止軸9が貫通させて配設されている。また、両側枠板6 bの上部の内側縁にそれぞれ起立片6 dが前方に向かって立ち上げ形成され、起立片6 dと係止軸9の間に引張ばね10が介装され、係止軸9が常時上方に向けて付勢されている。

【0020】11はシートパック1の上部に配設されるヘッドレストで、その下部両側から下方に一对のステー11 aが延出されている。12はヘッドレスト11を支持するヘッドレスト支持フレームで、その上部に設けられた支持筒部13がステー11 aを挿脱及び任意位置で固定可能に構成されており、ヘッドレスト11を高さ調整可能に支持できるように構成されている。

【0021】ヘッドレスト支持フレーム12は、上部に支持筒部13が固着されるとともに下端部から適当距離上方位置が枢支軸7にて枢支された回動アーム14と、回動アーム14の下端部に固着された連結部材15と、受圧部材16にて構成されている。回動アーム14は鋼板を断面L字状にプレス成形して構成されている。連結部材15はパイプ材から成り、回動アーム14を貫通してその両側に延出されている。受圧部材16はシートパック1の前面側から負荷される荷重を受けることができる剛性を有するように上下方向に凹凸を有する断面形状に成形された横長の板材からなるとともにその両側縁から後方に断面L字状に折曲片16 aが折曲げ成形されており、この折曲片16 aの上方への延出部16 bに連結部材15の両端が固着されている。

【0022】ヘッドレスト支持フレーム12の下部の受圧部材16の下端とシートパックフレーム2の下部枠板4の前縁との間に引張ばね17が介装され、受圧部材16に一定以上の荷重が作用しないと、受圧部材16が後方に回動しないように構成されている。また、回動アーム14には係止軸9の両端部が貫通状態で係合する側面視L字状の係合溝穴18が形成され、その垂直部18 aは係合長孔8に対応し、水平部18 bは垂直部18 aの下端から前方に延出されており、引張ばね17の付勢にてヘッドレスト支持フレーム12の上部が後方に回動付勢されて回動アーム14の上端部がシートパックフレーム2の上辺部前面の平面部5に係合して静止している状態で係止軸9が係合長孔8の下端と水平部18 bの前端に係合位置するように構成されている。これら係合長孔8と係止軸9と引張ばね10と係合溝穴18にてヘッドレスト支持フレーム12が回動した状態で係止する係止手段19が構成されている。

【0023】また、受圧部材16の上下方向の中心位置と枢支軸7の軸芯(回動中心O)との間の距離をA、枢支軸7の軸芯(回動中心O)と回動アーム14の上端部の支持筒部13上端との間の距離をBとして、A < Bに設定されており、受圧部材16に前方から荷重が負荷されてヘッドレスト支持フレーム12が回動したときに、受圧部材16の後方への移動距離に比して支持筒部13

上端の前方への移動距離が大きくなり、従ってヘッドレスト11の前方への移動距離が大きくなるように構成されている。

【0024】さらに、ヘッドレスト11のステー11 aを支持筒部13に挿入端まで挿入すると、ステー11 aの下端部が回動アーム14内に突出し、その下端が係止軸9に当接してこれを引張ばね10の付勢力に抗して係合長孔8に沿って下方に押し下げ得るように構成されている。

【0025】以上の構成において、追突前の通常状態では、図1及び図2(a)に示すように、ヘッドレスト支持フレーム12の下部の受圧部材16が引張ばね17にて前方に付勢されているので、ヘッドレスト支持フレーム12の上部の支持筒部13がシートパックフレーム2の上端の平面部5に係合して静止している。また、この状態で係止軸9は係合長孔8の下端及び係合溝穴18の水平部18 bの前端に係合位置している。

【0026】次に、自動車が追突された時にはシートが前方に向けて衝撃的に押され、その反動で乗員の上半身が後方に移動し、シートパック1の前面に後方に向けて大きな荷重が作用する。すると、図2(a)に矢印で示すように受圧部材16が後方に向けて強く押圧され、図2(b)に示すように、ヘッドレスト支持フレーム12の下部が引張ばね17の付勢力に抗して枢支軸7回りに後方に回動し、ヘッドレスト支持フレーム12の上部の支持筒部13が前方に回動してヘッドレスト11が前方に移動する。その際、受圧部材16の後方への移動量に対してヘッドレスト11はそのB/A倍よりも大きい距離前方に移動するため、ヘッドレスト11の前方移動量を大きく確保することができて、乗員の頭部をヘッドレスト11によって確実に受け止めることができ、乗員の頸部を保護してむち打ち傷害を効果的に防止することができる。

【0027】また、回動アーム14の上部が前方に回動すると、係止軸9が係合溝穴18の水平部18 bを後方に相対移動し、図2(b)に示すように、ヘッドレスト11が所定の前方移動端まで移動すると、係止軸9が水平部18 bの後端で垂直部18 aの下端に位置し、ここで係止軸9が引張ばね10にて上方に付勢されているので、係止軸9は係合長孔8及び係合溝穴18の垂直部18 aに沿ってその上端まで移動する。これによって、係止軸9が係合溝穴18の垂直部18 aの上端に係合することによって、受圧部材16に後方向きの荷重が作用しなくなって引張ばね17の付勢力が作用する状態になってしまってヘッドレスト11が前方に移動した状態でヘッドレスト支持フレーム12がロックされる。

【0028】かくして、追突時に上記のように乗員の頭部を受けた後ヘッドレスト11はその後復帰移動しないので、追突後の反動により前方に移動した後の再反動と乗員の反射動作により頭部が後方に移動する場合や、多

重追突のための複数回の追突衝撃を受ける場合や、追突によって前の障害物に衝突して追突後の反動と重なり、その反動と乗員の反射動作とが重なる場合などでも、乗員の頭部が後方に大きく移動する前に、前方位置でロックされたヘッドレスト11にて頭部を受けることができ、むち打ち傷害を防止することができる。

【0029】その後、ヘッドレスト11を定的な使用状態に復帰させるには、図2(c)に示すように、ヘッドレスト11のステー11aを支持筒部13に挿入端まで押し込む。すると、ステー11aの下端が係止軸9に当接してこれを引張ばね10の付勢力に抗して係合長孔8に沿って押し下げ、係止軸9が係合溝穴18の垂直部18aの下端まで下降し、水平部18bの後端に臨んで垂直部18aとの係合が解除され、回動アーム14の下部が引張ばね17の付勢力にて前方に回動するとともに、回動アーム14の上部の係合溝穴18が後方に向けて移動し、図2(a)に示す状態に復帰する。このようにヘッドレスト11のステー11aを挿入端まで一旦押し下げるだけで、ヘッドレスト11を元の状態に復帰させることができ、係止軸9の係合溝穴18の垂直部18aとの係止を解除する手段を別に設けなくても良く、部品数が増加せず、安価な構成でかつ簡単な操作にて正常な使用状態に復帰することができる。

【0030】上記実施形態では、係合長孔8及びL字状の係合溝穴18を枢支軸7より上方に配設した例を示したが、図3に示すように、枢支軸7より下方に係合長孔8と前方の垂直部20aとその上端から後方に延びる水平部20bとを有する倒立L字状の係合溝穴20を配設し、係止軸9を付勢する引張ばね10を支持棒6の下縁に設けた起立片6eとの間に介装して係止軸9を下方に付勢するように構成しても同様の作用を得ることができる。

【0031】また、上記実施形態のヘッドレスト支持フレーム12は、回動アーム14と連結部材15と受圧部材16から成り、これらを一体的に固着したものを例示したが、図4(a)の斜線部で示すように、单一の板金成形品21にて構成しても良く、また図4(b)に示すようにU字状に折曲成形した单一のパイプ材22にて構成してもよい。

【0032】さらに上記実施形態では、ヘッドレスト支持フレーム12を回動端で係止する係止手段19として、係合長孔8と係止軸9と引張ばね10と係合溝穴18から成るものを見示したが、それ以外に任意の係止手段を採用することができ、例えば図5に示すように、圧縮ばね24にて突出付勢された係止ピン23をシートバックフレーム2側の支持棒6に設け、ヘッドレスト支持フレーム12側の回動アーム14にヘッドレスト支持フレーム12の回動端で係止ピン23が嵌入係合する係合穴25を設けた係止手段29を採用してもよい。係止ピン23の先端にはテープ部23aが形成されている。2

6は係止ピン23を出退自在に保持するように支持棒6に形成された保持筒部、27は係止ピン23の突出端を規制するストッパ片、28はヘッドレスト11のステー11aの下端に係止ピン23の先端に係合してこれを退入させるように形成された傾斜係合面である。

【0033】以上の構成の係止手段29による動作を説明すると、図5(a)に示すように回動アーム14が引張ばね17にて矢印の方向に常時付勢され、係止ピン23の先端が回動アーム14の側面に係合した通常状態から、追突時に白抜き矢印の如く回動アーム14が回動し、その回動端で係合穴25が係止ピン23に一致すると、図5(b)に示すように係止ピン23が圧縮ばね24で突出付勢されているので係合穴25内に嵌入係合し、回動アーム14がその回動位置で係止され、ヘッドレスト支持フレーム12がロックされる。その後、回動アーム14を復帰移動させる際には、ヘッドレスト11のステー11aを白抜き矢印の如く押し下げると、図5(c)に示すようにステー11aの下端の傾斜係合面28が係止ピン23の先端に係合してこれを退入させ、さらに回動アーム14の係合穴25の周壁が係止ピン23の先端のテープ面23aに係合することにより回動アーム14の回動付勢力によって係止ピン23は圧縮ばね24の付勢力に抗して保持筒部26内に退入され、図5(a)の状態に復帰する。

【0034】さらに、以上の実施形態ではヘッドレスト支持フレーム12が回動端まで回動した時にのみ係止する係止手段を例示したが、ラチェット機構方式のロック手段を設けて回動ピッチ毎に逐次ロックしていくように構成してもよい。また、係止解除手段として、上記実施形態ではヘッドレスト11のステー11aを押し込む方式を例示したが、係止軸9や係止ピン23などを移動操作する適宜解除操作手段をシートバック1の外面の適所に別途に設けてもよい。ただし、ステー11aを利用することにより、部品が別途に必要とせず、安価に構成できる。

【0035】

【発明の効果】本発明の自動車用シートによれば、以上のようにヘッドレストを装着したヘッドレスト支持フレームをシートバックフレームに前後に回動可能に取付け、ヘッドレスト支持フレームの下部にシートバックの前面から加わる荷重を受ける受圧部を設けた自動車用シートにおいて、ヘッドレスト支持フレームの回動中心Oと受圧部の上下方向中心位置との間の距離Aよりも、回動中心Oとヘッドレスト支持フレームの上端との間の距離Bを大きく設定したので、追突時に乗員の上半身の後方移動による受圧部の移動量に対してヘッドレストはそのB/A倍よりも大きい距離前方に移動し、ヘッドレストの前方移動量を大きくでき、むち打ち防止効果を確実に得ることができる。

【0036】また、本発明の自動車用シートによれば、

9

10

追突時の乗員の上半身の後方への移動によってそれに連動してヘッドレストが前方に移動し、乗員の頭部を後方から受けるようにした自動車用シートにおいて、ヘッドレストが前方に移動した状態で後方への移動を阻止する手段を設けたので、追突時に頭部を受けた後ヘッドレストが復帰移動しないので、最初の追突後の後続現象によって頭部が後方に大きく移動する場合にも、その前に前方位置でロックされたヘッドレストで頭部を受けることができてむち打ち傷害を防止できる。

【0037】また、ヘッドレストを装着したヘッドレスト支持フレームをシートバックフレームに前後に回動可能に取付け、ヘッドレスト支持フレームの下部にシートバックに前面から加わる荷重を受ける受圧部を設け、受圧部に荷重を受けてヘッドレスト支持フレームの下部が後方に向けて回動した状態で係止してその後の復帰回動を阻止する係止手段を設けると、追突時にヘッドレスト支持フレームが回動すると、そのまま係止されて復帰回動しないので、ヘッドレスト支持フレームを復帰回動させてヘッドレストを通常状態に復帰できるとともに、上記のように後続現象によるむち打ち傷害を防止できる。

【0038】また、受圧部に所定以上の荷重が負荷されたときにヘッドレスト支持フレームが回動するようにヘッドレスト支持フレームを所定の静止位置に向けて回動付勢する付勢手段を設けると、追突後にヘッドレスト支持フレームが静止位置に自動復帰可能であるため、そのまま使用を継続することができ、かつこの場合に上記係止手段は特に効果を發揮する。

【0039】また、係止手段の解除操作手段をシートバックの外部に設けると、簡単に操作して正常な使用状態に復帰することができる。

【0040】また、ヘッドレストはそのステーをヘッドレスト支持フレームの上部に挿脱可能に装着し、ヘッド*

* レストのステーを挿入端まで挿入することにより係止手段による係止を解除するように構成すると、別の解除操作手段を設けなくても一旦ヘッドレストを挿入端まで押し込むことによって正常な使用状態に復帰することができ、部品数を増加せず、安価な構成でかつ簡単な操作にて正常な使用状態に復帰することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の自動車用シートの一実施形態の部分斜視図である。

【図2】同実施形態の動作状態を示す側面図である。

【図3】同実施形態における係止手段の他の構成例を示す要部の斜視図である。

【図4】同実施形態におけるヘッドレスト支持フレームの他の構成例を示す要部の斜視図である。

【図5】本発明の自動車用シートの他の実施形態における係止手段とその動作状態を示す断面図である。

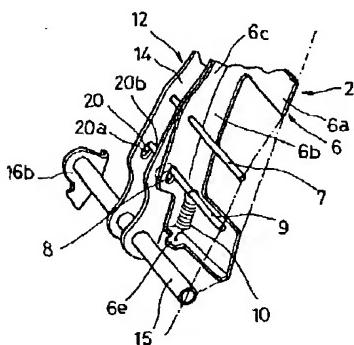
【図6】従来例の自動車用シートの動作状態を示す側面図である。

【図7】他の従来例の自動車用シートの概略構成を示す斜視図である。

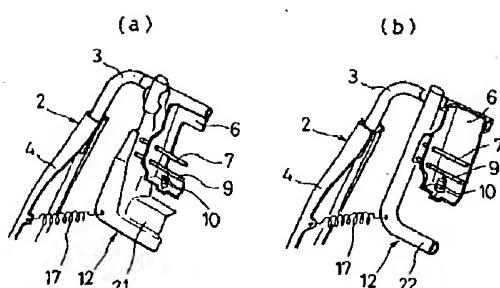
【符号の説明】

- | | |
|----|--------------|
| 1 | シートバック |
| 2 | シートバックフレーム |
| 6 | 支持棒 |
| 7 | 枢支軸 |
| 11 | ヘッドレスト |
| 12 | ヘッドレスト支持フレーム |
| 16 | 受圧部材 |
| 17 | 引張ばね |
| 19 | 係止手段 |
| 29 | 係止手段 |

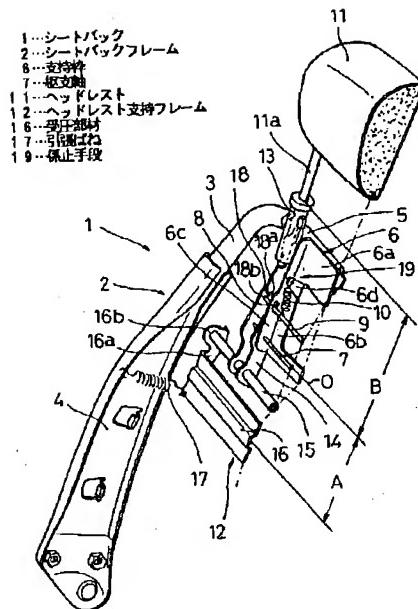
[図3]



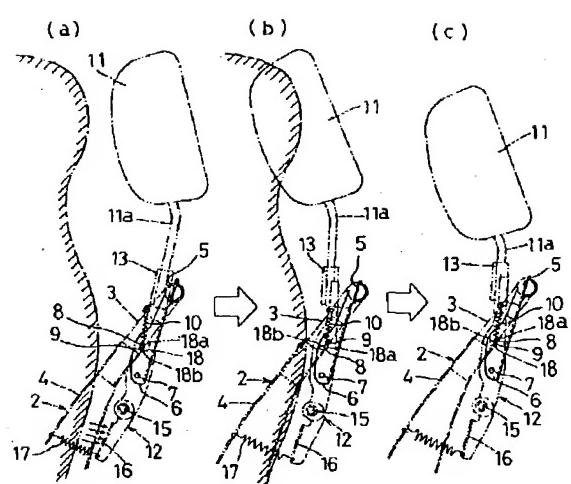
[図4]



【図1】

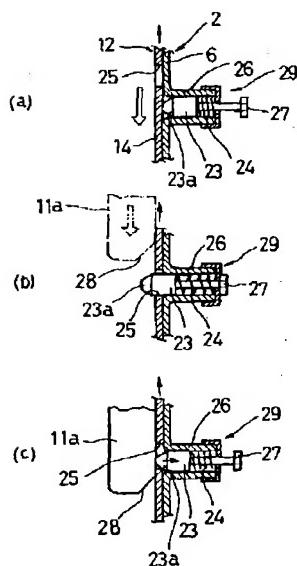


【図2】

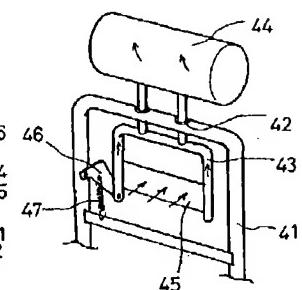
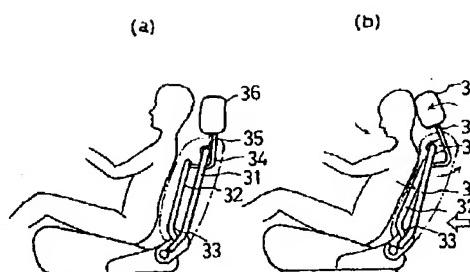


[圖7]

[图5]



[図6]



29 · · · 保止手段

フロントページの続き

(72)発明者 千村 正雄
大阪府池田市桃園2丁目1番1号 ダイハ
ツ工業株式会社内
(72)発明者 田中 正利
大阪府池田市桃園2丁目1番1号 ダイハ
ツ工業株式会社内

(72)発明者 鳴本 昇
大阪府池田市桃園2丁目1番1号 ダイハ
ツ工業株式会社内
(72)発明者 松藤 賴右
神奈川県横浜市金沢区福浦3丁目10番地
日本発条株式会社内

F ターム(参考) 3B084 DB02 DB14 DD01
3B087 CD02